

N. 2970

## DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori CORTIANA e SARTO**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 DICEMBRE 1997**

---

Disciplina dei voli in zone di montagna

---

ONOREVOLI SENATORI. — Il problema della montagna italiana non può essere solo ed esclusivamente visto nei suoi aspetti economici, ma investe temi che sarebbe errato considerare marginali, quali ad esempio quelli collegati alla tutela delle specificità culturali locali, alla difesa degli equilibri geologici ed ecologici, infine alla valorizzazione delle attività collegate al tempo libero più rispettose dell'ambiente naturale.

È indubbio infatti che i grandi orizzonti delle montagne tanto più rappresenteranno un valido antidoto contro l'elevato tasso di artificiosità che la vita urbana necessariamente impone a tutti i cittadini, quanto più saranno in grado di offrire spazi di silenzio e solitudine e favoriranno un rapporto non mediato con la natura incontaminata. La domanda del turismo internazionale sta andando in questo senso.

In direzione diametralmente opposta va invece l'uso sempre più frequente e sregolato dell'elicottero, sia per scopi turistici, sia per attività economiche d'altro tipo.

È la vocazione stessa della montagna, in questo particolare momento storico, a suggerire con forza la necessità, nel primo caso, di un divieto assoluto, e negli altri casi di una chiara e severa regolamentazione. L'utilizzazione del trasporto aereo per raggiungere in pochi minuti località in alta quota, che altrimenti richiederebbero alcune ore di marcia, permette a pochi turisti facoltosi di colonizzare a loro piacimento anche le ultime aree alpestri libere da impianti di risalita meccanici, da piste battute, da posti di ristoro e così via. Soprattutto la pratica del cosiddetto *eliski* si configura come un passatempo elitario, particolarmente rumoroso e invasivo, che rappresenta — anche da un punto di vista psicologico — una autentica violenza nei confronti di quanti

intendono ancora lo sci come mezzo per inoltrarsi nella montagna invernale, facendo conto sulle sole proprie forze, allo scopo di godere pienamente il fascino dei luoghi, comportandosi come ospiti rispettosi e non come arroganti conquistatori.

Ma a sfavore di una pratica indiscriminata dell'*eliski* esistono anche precise ragioni ecologiche. L'assordante rumore dei rotori a bassa quota, e i vortici d'aria provocati dalle pale, mettono in crisi la stessa possibilità di sopravvivenza di preziose specie animali che le condizioni invernali rendono già particolarmente esposte a rischi e disagi.

Non va infine sottolineato il problema della sicurezza. La possibilità di accedere in poco tempo ad altezze rilevanti e altrimenti difficilmente raggiungibili, induce molte persone a lasciarsi tentare, pur se sprovviste di adeguata preparazione fisica e sufficienti conoscenze specifiche. La pratica del fuori-pista, che si svolge spesso lungo ghiacciai crepacciati o sotto pendii potenzialmente valangosi, dovrebbe essere affrontata solo da chi ne è veramente all'altezza, e ciò anche nel caso che i gruppi vengano condotti da guide professioniste.

Infine è bene sfatare il pregiudizio che l'elitismo — invernale o estivo — abbia un ruolo consistente per il rilancio economico della montagna italiana. Si tratta infatti di una attività che coinvolge solo poche decine di accompagnatori e qualche ditta proprietaria di elicotteri.

A conferma basta ricordare che le province autonome di Bolzano e di Trento, da sempre particolarmente attente ai temi dello sviluppo del turismo, non hanno esitato a vietare recentemente l'uso dell'elicottero per scopi di diporto, considerandolo un elemento di grave disturbo per la maggioranza

dei frequentatori della montagna. Oltre al Trentino e all'Alto Adige, anche la Francia, l'Austria, la Slovenia e la Germania si sono espresse nello stesso modo.

Il presente disegno di legge, composto da cinque articoli, vieta di conse-

guenza l'impiego di aerei ed elicotteri per scopi turistici al di sopra di una quota prestabilita, su tutto il territorio nazionale, mentre si propone di regolamentarne con chiarezza ogni altro tipo di utilizzazione.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

*(Finalità)*

1. La presente legge, ferme restando le vigenti disposizioni riguardanti la navigazione aerea di linea, disciplina il volo a bassa quota e l'atterraggio di aeromobili, deltaplani a motore ed elicotteri nelle montagne italiane, al fine di assicurare la salvaguardia dell'ambiente naturale, la tutela della fauna selvatica, la prevenzione dell'inquinamento acustico ed evitare i rischi alle persone e alle cose derivanti da possibili distacchi di valanghe nevose.

2. Restano salve le norme in materia, già adottate, o che verranno adottate dalle regioni e dalle province autonome di Trento e Bolzano, qualora impongano norme più restrittive di quanto sia previsto dalla presente legge.

## Art. 2.

*(Campo di applicazione)*

1. La presente legge riguarda il sorvolo e l'atterraggio su aviosuperfici segnalate o non, in zone di montagna che raggiungono la quota di 1500 metri nelle regioni alpine e di 1000 metri nelle restanti regioni.

2. Su tutto il territorio nazionale, nelle zone di cui al comma 1, sono vietati i sorvoli e gli atterraggi a scopo turistico, sportivo e ricreativo.

3. I sorvoli e gli atterraggi per scopi collegabili a ricerche scientifiche, qualora esista a riguardo un favorevole parere scritto di un istituto universitario nazionale o del Consiglio nazionale delle ricerche, possono essere autorizzati, di volta in volta e con specifica delibera, dai competenti organi

delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

4. I sorvoli per riprese fotografiche, cinematografiche e televisive, possono essere autorizzati, di volta in volta, con specifica delibera, dalle giunte regionali, su presentazione di una esauriente documentazione, purchè non scendano ad una quota di crociera inferiore ai 500 metri dal livello del suolo e non si discostino da una rotta pre stabilita e approvata in anticipo.

5. Nessuna autorizzazione può essere concessa per riprese fotografiche, cinematografiche e televisive a carattere pubblicitario e promozionale.

6. Ai sorvoli e agli atterraggi per operazioni di soccorso e per l'approvvigionamento dei rifugi o lo sgombero dei rifiuti, viene concessa dagli assessorati regionali competenti una autorizzazione su base annuale o stagionale. Sono autorizzati sorvoli e atterraggi per l'edilizia di montagna, la manutenzione di impianti idroelettrici, la posa e la manutenzione di ripetitori telefonici e televisivi, qualora i manufatti in questione non siano raggiungibili con altri mezzi a motore.

7. All'interno dei parchi nazionali e delle riserve naturali statali, in applicazione dell'articolo 11, comma 3, lettera *h*), della legge 6 dicembre 1991, n. 394, i permessi di cui ai commi da 3 a 7 dell'articolo 4 debbono essere autorizzati di volta in volta dagli enti gestori, seguendo le medesime procedure.

### Art. 3.

#### *(Esclusioni)*

1. La presente legge non si applica:

*a)* alle Forze armate, alle forze di polizia, ai vigili del fuoco, alla guardia forestale, al servizio di protezione civile;

*b)* ai veivoli senza motore.

## Art. 4.

*(Autorizzazioni)*

1. Le autorizzazioni di cui all'articolo 2, commi da 3 a 7, possono essere concesse solo ad imprese munite di regolare licenza per l'esercizio dei servizi di trasporto aereo non di linea, ai sensi dell'articolo 788 del codice della navigazione.

## Art. 5.

*(Sanzioni)*

1. L'inosservanza delle prescrizioni relative all'esercizio di voli turistico-commerciali, sportivi e ricreativi, è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 4 milioni a lire 8 milioni e con la sospensione della licenza per l'esercizio dei servizi di trasporto aereo non di linea, di cui all'articolo 788 del codice della navigazione, da uno a tre anni.

2. L'inosservanza delle disposizioni di cui all'articolo 2, commi da 3 a 7, è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 2 milioni a lire 6 milioni, nonchè con la sospensione della licenza per l'esercizio dei servizi di trasporto aereo non di linea, da un mese ad un anno.







N. 2970

**DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa dei senatori CORTIANA e SARTO**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 DICEMBRE 1997**

---

Disciplina dei voli in zone di montagna

---

ONOREVOLI SENATORI. — Il problema della montagna italiana non può essere solo ed esclusivamente visto nei suoi aspetti economici, ma investe temi che sarebbe errato considerare marginali, quali ad esempio quelli collegati alla tutela delle specificità culturali locali, alla difesa degli equilibri geologici ed ecologici, infine alla valorizzazione delle attività collegate al tempo libero più rispettose dell'ambiente naturale.

È indubbio infatti che i grandi orizzonti delle montagne tanto più rappresenteranno un valido antidoto contro l'elevato tasso di artificiosità che la vita urbana necessariamente impone a tutti i cittadini, quanto più saranno in grado di offrire spazi di silenzio e solitudine e favoriranno un rapporto non mediato con la natura incontaminata. La domanda del turismo internazionale sta andando in questo senso.

In direzione diametralmente opposta va invece l'uso sempre più frequente e sregolato dell'elicottero, sia per scopi turistici, sia per attività economiche d'altro tipo.

È la vocazione stessa della montagna, in questo particolare momento storico, a suggerire con forza la necessità, nel primo caso, di un divieto assoluto, e negli altri casi di una chiara e severa regolamentazione. L'utilizzazione del trasporto aereo per raggiungere in pochi minuti località in alta quota, che altrimenti richiederebbero alcune ore di marcia, permette a pochi turisti facoltosi di colonizzare a loro piacimento anche le ultime aree alpestri libere da impianti di risalita meccanici, da piste battute, da posti di ristoro e così via. Soprattutto la pratica del cosiddetto *eliski* si configura come un passatempo elitario, particolarmente rumoroso e invasivo, che rappresenta — anche da un punto di vista psicologico — una autentica violenza nei confronti di quanti

intendono ancora lo sci come mezzo per inoltrarsi nella montagna invernale, facendo conto sulle sole proprie forze, allo scopo di godere pienamente il fascino dei luoghi, comportandosi come ospiti rispettosi e non come arroganti conquistatori.

Ma a sfavore di una pratica indiscriminata dell'*eliski* esistono anche precise ragioni ecologiche. L'assordante rumore dei rotori a bassa quota, e i vortici d'aria provocati dalle pale, mettono in crisi la stessa possibilità di sopravvivenza di preziose specie animali che le condizioni invernali rendono già particolarmente esposte a rischi e disagi.

Non va infine sottolineato il problema della sicurezza. La possibilità di accedere in poco tempo ad altezze rilevanti e altrimenti difficilmente raggiungibili, induce molte persone a lasciarsi tentare, pur se sprovviste di adeguata preparazione fisica e sufficienti conoscenze specifiche. La pratica del fuori-pista, che si svolge spesso lungo ghiacciai crepacciati o sotto pendii potenzialmente valangosi, dovrebbe essere affrontata solo da chi ne è veramente all'altezza, e ciò anche nel caso che i gruppi vengano condotti da guide professioniste.

Infine è bene sfatare il pregiudizio che l'elitismo — invernale o estivo — abbia un ruolo consistente per il rilancio economico della montagna italiana. Si tratta infatti di una attività che coinvolge solo poche decine di accompagnatori e qualche ditta proprietaria di elicotteri.

A conferma basta ricordare che le province autonome di Bolzano e di Trento, da sempre particolarmente attente ai temi dello sviluppo del turismo, non hanno esitato a vietare recentemente l'uso dell'elicottero per scopi di diporto, considerandolo un elemento di grave disturbo per la maggioranza

dei frequentatori della montagna. Oltre al Trentino e all'Alto Adige, anche la Francia, l'Austria, la Slovenia e la Germania si sono espresse nello stesso modo.

Il presente disegno di legge, composto da cinque articoli, vieta di conse-

guenza l'impiego di aerei ed elicotteri per scopi turistici al di sopra di una quota prestabilita, su tutto il territorio nazionale, mentre si propone di regolamentarne con chiarezza ogni altro tipo di utilizzazione.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

#### *(Finalità)*

1. La presente legge, ferme restando le vigenti disposizioni riguardanti la navigazione aerea di linea, disciplina il volo a bassa quota e l'atterraggio di aeromobili, deltaplani a motore ed elicotteri nelle montagne italiane, al fine di assicurare la salvaguardia dell'ambiente naturale, la tutela della fauna selvatica, la prevenzione dell'inquinamento acustico ed evitare i rischi alle persone e alle cose derivanti da possibili distacchi di valanghe nevose.

2. Restano salve le norme in materia, già adottate, o che verranno adottate dalle regioni e dalle province autonome di Trento e Bolzano, qualora impongano norme più restrittive di quanto sia previsto dalla presente legge.

### Art. 2.

#### *(Campo di applicazione)*

1. La presente legge riguarda il sorvolo e l'atterraggio su aviosuperfici segnalate o non, in zone di montagna che raggiungono la quota di 1500 metri nelle regioni alpine e di 1000 metri nelle restanti regioni.

2. Su tutto il territorio nazionale, nelle zone di cui al comma 1, sono vietati i sorvoli e gli atterraggi a scopo turistico, sportivo e ricreativo.

3. I sorvoli e gli atterraggi per scopi collegabili a ricerche scientifiche, qualora esista a riguardo un favorevole parere scritto di un istituto universitario nazionale o del Consiglio nazionale delle ricerche, possono essere autorizzati, di volta in volta e con specifica delibera, dai competenti organi

delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

4. I sorvoli per riprese fotografiche, cinematografiche e televisive, possono essere autorizzati, di volta in volta, con specifica delibera, dalle giunte regionali, su presentazione di una esauriente documentazione, purchè non scendano ad una quota di crociera inferiore ai 500 metri dal livello del suolo e non si discostino da una rotta prestabilita e approvata in anticipo.

5. Nessuna autorizzazione può essere concessa per riprese fotografiche, cinematografiche e televisive a carattere pubblicitario e promozionale.

6. Ai sorvoli e agli atterraggi per operazioni di soccorso e per l'approvvigionamento dei rifugi o lo sgombero dei rifiuti, viene concessa dagli assessorati regionali competenti una autorizzazione su base annuale o stagionale. Sono autorizzati sorvoli e atterraggi per l'edilizia di montagna, la manutenzione di impianti idroelettrici, la posa e la manutenzione di ripetitori telefonici e televisivi, qualora i manufatti in questione non siano raggiungibili con altri mezzi a motore.

7. All'interno dei parchi nazionali e delle riserve naturali statali, in applicazione dell'articolo 11, comma 3, lettera *h*), della legge 6 dicembre 1991, n. 394, i permessi di cui ai commi da 3 a 7 dell'articolo 4 debbono essere autorizzati di volta in volta dagli enti gestori, seguendo le medesime procedure.

### Art. 3.

#### *(Esclusioni)*

1. La presente legge non si applica:

*a)* alle Forze armate, alle forze di polizia, ai vigili del fuoco, alla guardia forestale, al servizio di protezione civile;

*b)* ai veivoli senza motore.

## Art. 4.

*(Autorizzazioni)*

1. Le autorizzazioni di cui all'articolo 2, commi da 3 a 7, possono essere concesse solo ad imprese munite di regolare licenza per l'esercizio dei servizi di trasporto aereo non di linea, ai sensi dell'articolo 788 del codice della navigazione.

## Art. 5.

*(Sanzioni)*

1. L'inosservanza delle prescrizioni relative all'esercizio di voli turistico-commerciali, sportivi e ricreativi, è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 4 milioni a lire 8 milioni e con la sospensione della licenza per l'esercizio dei servizi di trasporto aereo non di linea, di cui all'articolo 788 del codice della navigazione, da uno a tre anni.

2. L'inosservanza delle disposizioni di cui all'articolo 2, commi da 3 a 7, è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 2 milioni a lire 6 milioni, nonchè con la sospensione della licenza per l'esercizio dei servizi di trasporto aereo non di linea, da un mese ad un anno.



